

Raadsnota

Raadsvergadering d.d.: 11 mei 2015

Agenda nr: 9

Onderwerp: Schoolroute Broekhem Noord-basisschool Plenkert

Aan de gemeenteraad,

1. Doel, Samenvatting en Advies van het raadsvoorstel

Het doel van voorliggend voorstel is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen, specifiek voor de kinderen die vanuit Broekhem-Noord richting de Plenkert gaan, nu en in de toekomst.

De in dit voorstel genoemde maatregelen zijn een kwaliteitsimpuls voor de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen, maar hebben zonder twijfel bredere effecten voor de verkeersveiligheid. Met deze duurzaam veilige maatregelen worden knelpunten opgelost waar ook reeds eerder klachten over waren. In het kort de maatregelen:

- Aanpassen kruispunt Spoorlaan-Cremerstraat-Parallelweg (voorrangssituatie, positie fietser);
- Inpassen haakse aansluiting en inritconstructie op het kruispunt Sittarderweg-Spoorlaan;
- Inpassen brede middengeleiders en oversteekplaats op het kruispunt Sittarderweg-Broekhem-Prinses Margrietlaan;
- Realiseren oversteek- en fietsvoorzieningen op het kruispunt Prinses Margrietlaan-Prins Bernhardlaan-Odapark.

Wij stellen u voor om in te stemmen met de genoemde maatregelen en de benodigde financiële middelen hiervoor ter beschikking te stellen.

2. Situatie / Aanleiding / Probleem

Door het verplaatsen van basisschool St. Joseph naar locatie de Plenkert moeten de kinderen uit Broekhem-Noord en omgeving een grotere afstand overbruggen van huis naar school, maar ze moeten ook drukke verkeersaders oversteken dan in de huidige situatie. Diverse partijen maken zich dan ook zorgen om de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen. Om die reden is er een onderzoek opgestart naar verkeersveiligheid op schoolroutes en in het bijzonder de route Broekhem-Noord-de Plenkert.

Het onderzoek is gehouden in nauwe samenwerking met een klankbordgroep, bestaande uit docenten en ouders. Bureau Kragten heeft, gevoed door resultaten en wensen uit de inventarisatie, een adviesrapport opgesteld voor een verkeersveilige en als zodanig herkenbare schoolroute.

Tijdens de behandeling van voorliggende nota in september 2013 lagen er enkel nog vragen m.b.t. een veilige oplossing voor fietsers op de Sittarderweg. Wij hebben toen van u de opdracht gekregen om mogelijkheden te onderzoeken. De resultaten hiervan kunt u teruglezen in deze nota.

3. Relatie met bestaand beleid

Verkeersveiligheidsplan 2013

4. Gewenst beleid en mogelijke opties

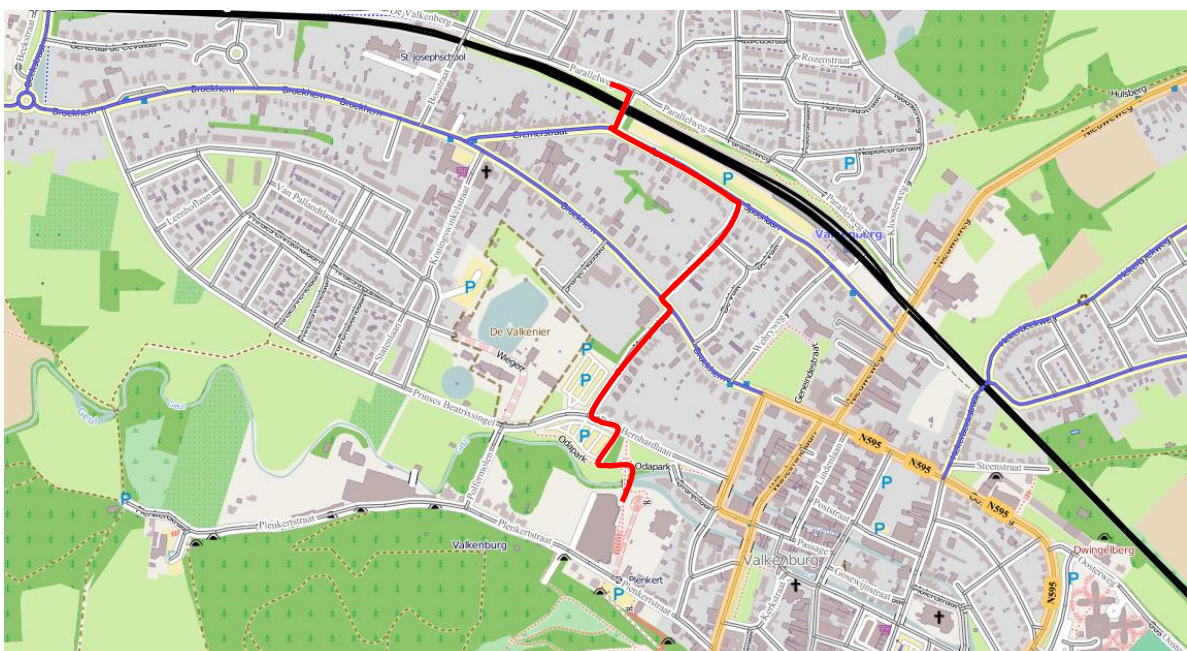
Bij het opstarten van het onderzoek zijn er enquêtes opgesteld. Tevens is er een klankbordgroep opgericht, bestaande uit ouders en docenten. Ook het platform Broekhem en het Leefbaarheidsoverleg Valkenburg Centrum zijn benaderd. Het LOVC heeft een bewoonster van de Plenkertstraat laten deelnemen aan de klankbordgroep, het platform Broekhem is zijdelings op de hoogte gehouden daar zij niemand beschikbaar hadden om deel te nemen. In een later stadium is wel nog een bewoner uit het Valkplan toegevoegd aan de klankbordgroep.

De enquêteresultaten waren de basis voor de klankbordgroep om te brainstormen en discussiëren over wensen en prioriteiten met betrekking tot knelpunten op school-thuisroutes. In het kort de resultaten:

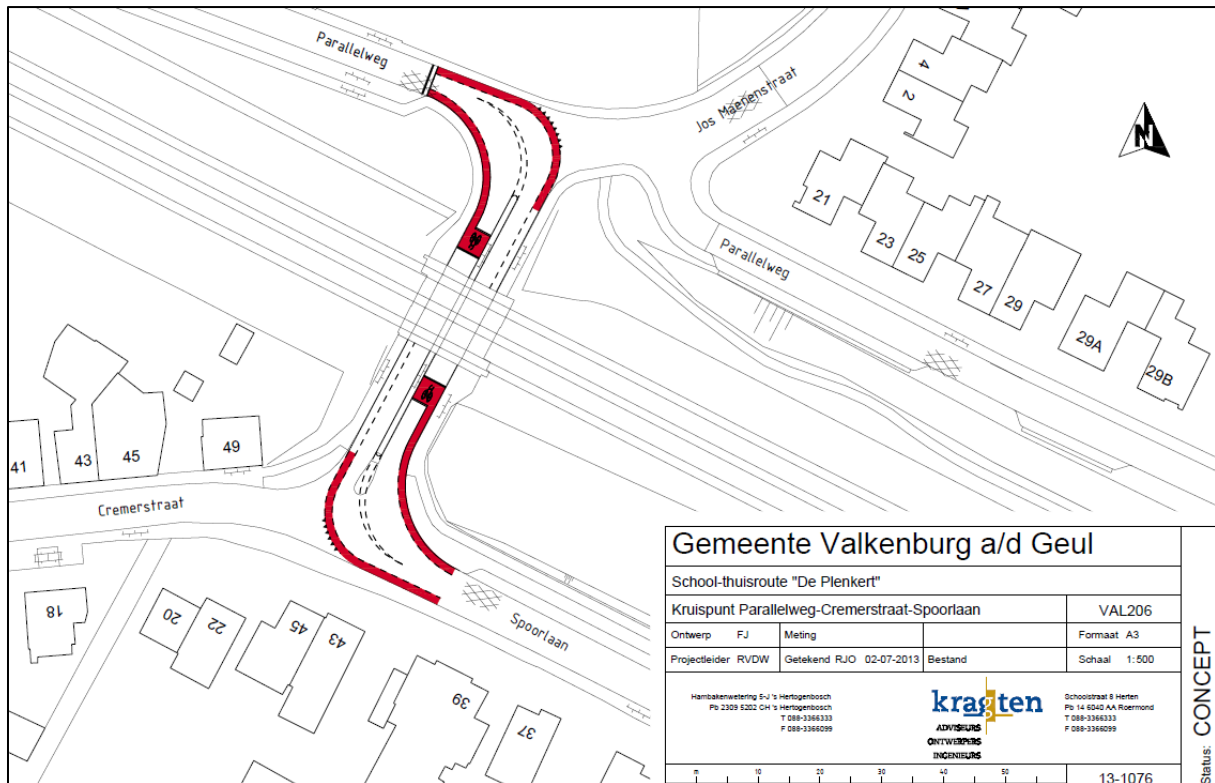
- M.n. vanuit Broekhem-Noord zijn er relatief veel ouders die aangeven dat ze hun kinderen met de auto naar school zullen gaan brengen, dat komt voor een deel voort uit gemak, maar men blijkt het ook veiliger te vinden gezien de huidige fysieke inrichting;
- M.n. bij basisschool St. Joseph blijken ouders niet op de hoogte te zijn in welke mate hun kind(eren) verkeerseducatie krijgen. Een even zo grote groep geeft aan dat de school hier meer aan mag doen;
- Een groot deel van de ouders probeert ook zelf maatregelen te treffen om hun kind(eren) veilig op school te krijgen (controle fiets, werkende verlichting, kledingkeuze, begeleiding per fiets of te voet);
- De respondenten hebben in totaal melding gedaan van 247 objectief en/of subjectief onveilige punten. Deze konden teruggebracht worden tot 47 locaties;
- 8 locaties werden 10 maal of vaker genoemd:
 - Kruispunt Cremerstraat/Broekhem/Koningswinkelstraat;
 - Wegvak Prinses Beatrixsingel/Prins Bernhardlaan;
 - Kruispunt Prins Bernhardlaan/Prinses Margrietlaan/Odapark;
 - Spoorwegovergang Cremerstraat/Parallelweg met 2 bijbehorende kruispunten;
 - Kruispunt Prinses Beatrixsingel/Polfermolenstraat/Koningswinkelstraat;
 - Wegvak Broekhem;
 - Kruispunt Sittarderweg/Broekhem/Prinses Margrietlaan;
 - Kruispunt Geneindestraat/Koningin Julianalaan.

Vanuit de klankbordgroep is er de uitdrukkelijke wens neergelegd om de focus te leggen op langzaam verkeer: fietsers en voetgangers, om te zorgen dat hen tenminste één optimaal veilige en herkenbare school-thuisroute wordt geboden vanuit noord naar zuid.

Een uitgebreide onderlinge discussie heeft een gezamenlijke uitgangspunt opgeleverd voor wat betreft de “voorkeursroute” voor het langzaam verkeer (zie onderstaande afbeelding). De route wordt opgepakt bij het kruispunt Parallelweg-Jos Maenenstraat, loopt via de spoorwegovergang en het kruispunt Spoorlaan-Cremerstraat naar de Spoorlaan en buigt af bij de Sittarderweg. Onderaan de Sittarderweg wordt de weg Broekhem gekruist en fietsen/wandelen de kinderen via de Prinses Margrietlaan. Daar wordt men via het parkeerterrein en het Odapark naar basisschool de Plenkert geleid.



Parallelweg/Jos Maenenstraat - Cremerstraat/Spoorlaan



Middels bovenstaand ontwerp wordt kinderen de mogelijkheid geboden in één weg door te fietsen over 2 met voorrang geregelde kruisingsvlakken. De veiligheid wordt hier met name op het kruispunt Cremerstraat/Spoorlaan fors vergroot. In de huidige situatie is er sprake van een zeer onwenselijke situatie: rechts gaat voor in combinatie met 50 km/uur, hetgeen in de praktijk vaak uitpakt in de "brutaalste" weggebruiker mag eerst. Middels bebording "doorgaand verkeer" kan verkeer dat niet bekend is vanuit de Spoorlaan de juiste weg op gewezen worden richting Cremerstraat. De beide kruispunten krijgen een herkenbare uitstraling en middels de zogenaamde Opgeblazen Fiets Opstelstroken (OFOS) bij de spoorwegovergang heeft de fietser altijd voorrang. In de klankbordgroep was men het unaniem eens over de voorgestelde oplossing.

Globaal kostenplaatje: €23.000,-

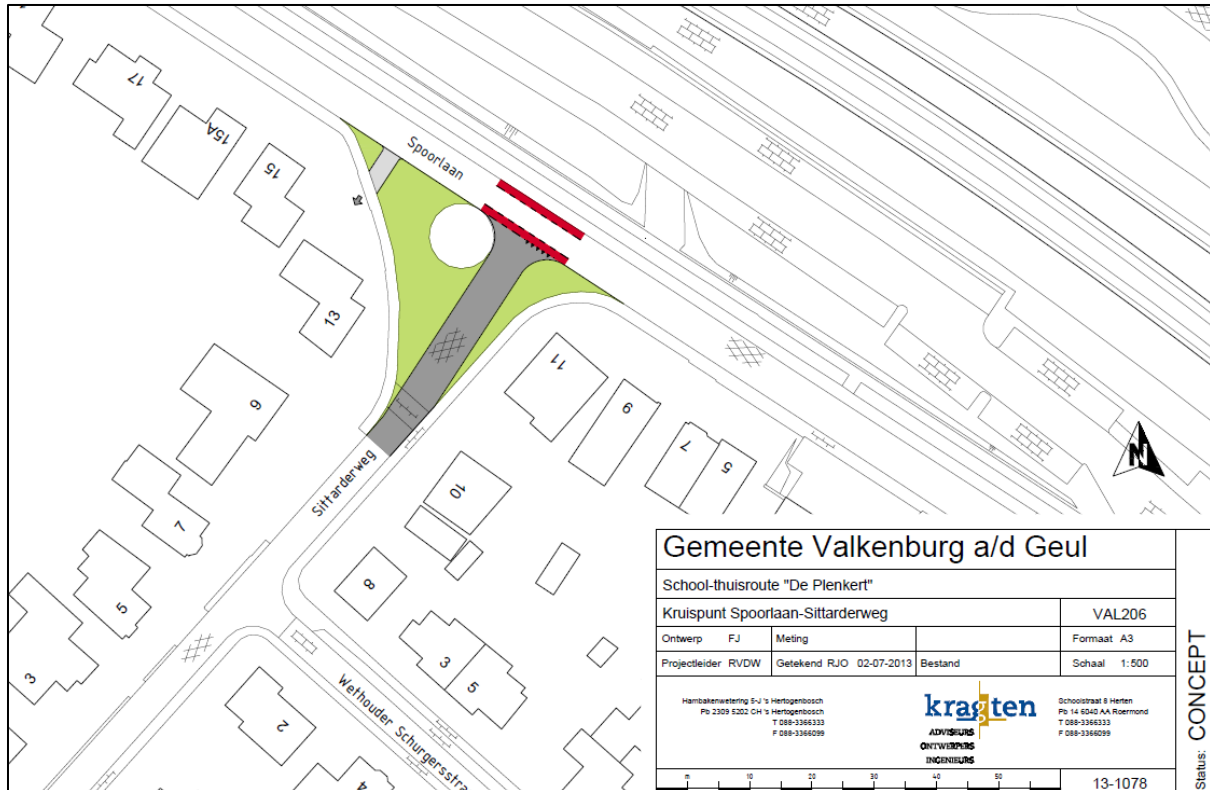
Tijdens de vergadering van de commissie SOB d.d. 3 september 2013 werd aangegeven dat de situatie op de Parallelweg/Aan de Krombunder nog verbeterd zou kunnen worden door het instellen van een verbod voor vrachtwagens en het verplaatsen van de oversteekplaats ter hoogte van de Bosstraat.

Het instellen van een verbod voor vrachtwagens is inderdaad een mogelijkheid. Vrachtwagenverkeer hoort in de regel niet thuis in een woongebied. Voor een dergelijk verbod dient een verkeersbesluit genomen te worden. Hierbij dient na publicatie de reguliere bezwaar- en beroepstermijn in acht te worden genomen.

Het verplaatsen van de oversteekplaats is een mogelijkheid. Hierbij is echter een kanttekening te plaatsen. De oversteekplaats ligt nu op de meest logische locatie; zowel voetgangers uit Broekhem-Noord, als degenen die netjes hun auto boven aan de Bosstraat parkeren kunnen gebruik maken van deze zebra. Een oversteekplaats dient altijd zo dicht mogelijk bij een kruisingsvlak te liggen, om enerzijds zoveel mogelijk in het zicht te liggen en anderzijds om te voorkomen dat men moet omlopen of op eigen houtje gaat oversteken. Zou de oversteekplaats verplaatst worden naar het volgende kruisingsvlak, bij aan de Leimkoel of nog wat verder naar de Roevoetsstraat blijft er sprake van een veilige oversteeklocatie voor de voetgangers komende vanuit Broekhem-Noord. Voor

degenen die hun auto parkeren aan de kop van de Bosstraat is er dan echter geen oversteekplaats meer aanwezig. Deze kinderen moeten dan zelfstandig oversteken.

Spoorlaan/Sittarderweg



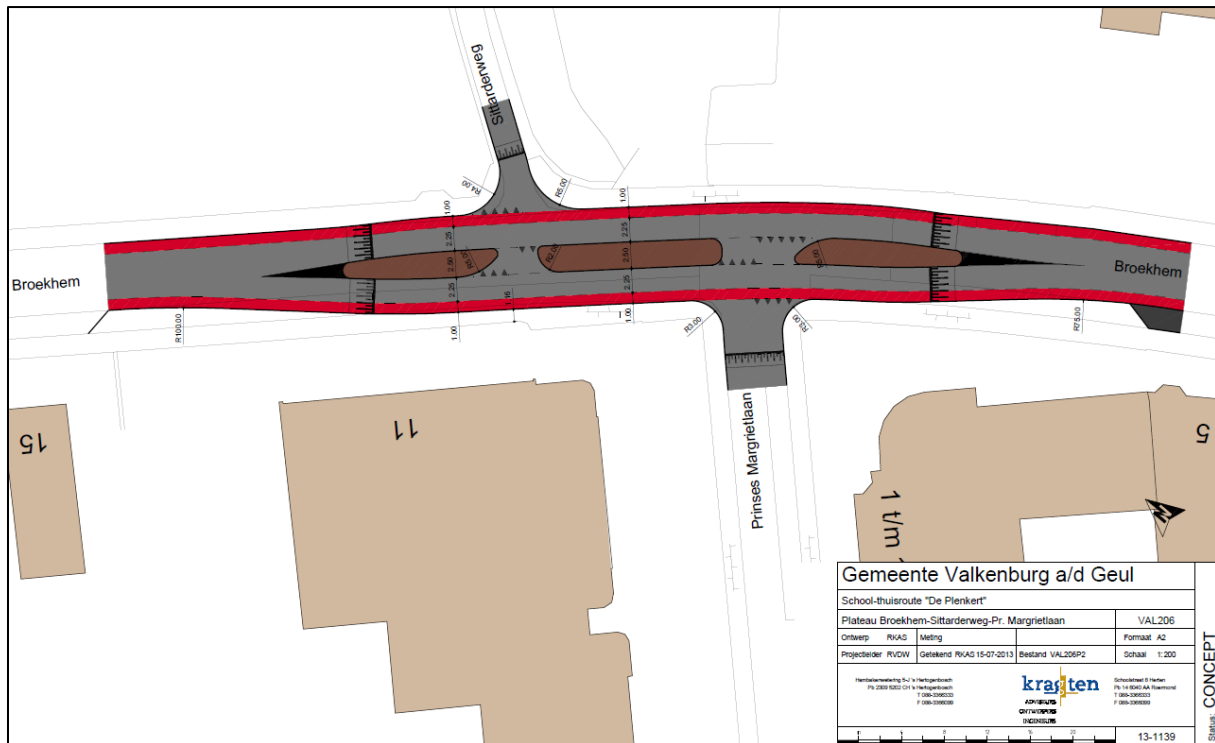
Bij bovenstaand ontwerp wordt gekozen voor een duurzaam veilige, herkenbare, haakse aansluiting. Deze wijziging maakt het mogelijk de voorrang te regelen, want ook hier is in de huidige situatie sprake van de onwenselijke combinatie 50 km/uur en "rechts gaat voor". Door deze forse verkleining van de asfaltoppervlakte krijgt de Sittarderweg veel meer dan nu de uitstraling van een woonstraat en kan ook een verkeersbesluit genomen worden om de maximum snelheid te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur in het Valkplan.

De klankbordgroep kon zich unaniem vinden in voorgestelde maatregel.

Globaal kostenplaatje: €59.000,-

Tijdens de vergadering van de commissie SOB van 4 september 2013 is verzocht om in aanvulling op bovenstaand ontwerp het trottoir langs de Spoorlaan ter hoogte van de Sittarderweg door te trekken en zodoende een inritconstructie te realiseren. Dat is inderdaad mogelijk en kan meegenomen worden in de aanbesteding. De huidige trottoirs kunnen dan ook zodanig verlegd worden zodat deze aansluiten op de rijbaan.

Sittarderweg/Broekhem/Prinses Margrietlaan



Bovengenoemd kruispunt is de grootste uitdaging van de schoolroute gebleken. De weg Broekhem, blijkt uit de enquête, is het grootste knelpunt op de beoogde nieuwe schoolroute. Kinderen moeten een drukke weg oversteken, op een punt waar op dit moment nog niets "geregeld" is. Omdat dit een zogenaamde bajonet-aansluiting is (2 kruisende richtingen die niet op elkaar aansluiten), is er geen standaard maatregel die eenvoudig in te passen is.

Middels bovenstaand kruispuntontwerp, waarbij de breedte van de middengeleider te vergelijken is met die op de Nieuweweg, wordt de kinderen een oversteek in 2 fasen geboden. Hierdoor kunnen ze makkelijker oversteken en hebben ze meer tijd en meer uitzicht om veilig naar de overzijde te komen. Ter hoogte van het middelste plateau zal een zebra aangebracht worden. Door de brede en langgerekte middengeleider wordt het verkeer tevens geremd en wordt men geattendeerd op een deze locatie die duidelijk afwijkt van de overige weggedeelten. Het kruispuntplateau, dat overigens ook visueel aangebracht kan worden, draagt eveneens bij aan de attentiewaarde voor het autoverkeer.

Rondom dit kruispunt spelen er een tweetal aandachtspunten:

1. Rijrichting Sittarderweg. Vanuit de bewoners van het Valkplan is er gepleit voor het omdraaien van de rijrichting, omdat er in de huidige situatie geen mogelijkheden zijn om in zuidelijke richting weg te rijden. De Sittarderweg, de Valk en de Wehryweg zijn alle drie eenrichtingsverkeer in noordelijke richting, hierdoor ontstaan er voor de bewoners omrijdafstanden.
2. Kruispuntontwerp. Er heeft een discussie plaatsgevonden over het al dan niet plaatsen van verkeerslichten voor het langzame verkeer. Hoewel het op het eerste oog een veilige oplossing lijkt is er op dit soort locaties juist vaak sprake van schijnveiligheid.

Dit kruispunt heeft twee zwaardere autorichtingen, namelijk vanuit beide richtingen van de weg Broekhem. Het verkeer dat de Sittarderweg uit komt is minimaal en de Prinses Margrietlaan is eenrichtingsverkeer richting de Prins Bernhardlaan. In de praktijk betekent dit dat een automobilist op de weg Broekhem op deze locatie nagenoeg altijd groen zal hebben, hetgeen onvermijdelijk veranderd in een verwachtingspatroon. Roodlichtnegatie is op dit soort locaties



aanzienlijk en de gevolgen derhalve groot: de voetganger of de fietser waant zich veilig, want er is groen licht. De automobilist verwacht groen en rijdt vervolgens met een snelheid van 50 km/uur door rood, met alle gevolgen van dien. SWOV geeft dan ook aan dat bij verkeerslichten die er speciaal voor voetgangers geplaatst zijn, viermaal zoveel slachtoffers vallen ten opzichte van locaties zonder enige oversteekvoorziening (SWOV, 2010). “Over het algemeen verbeteren verkeerslichten de verkeersveiligheid niet. Dit komt doordat het verkeer niet naar plaats wordt gescheiden maar naar tijd, waardoor er bij roodlichtovertredingen alsnog ongevallen kunnen ontstaan. Omdat daarbij de snelheid vaak hoog is resulteert dit in een ernstig conflict. Daarnaast is er een grotere kans op kop-staartbotsingen.” (SVOW, 2009).

Vanuit Kragten en vanuit de gemeentelijke verkeerskundigen is er de overtuiging dat het Duurzaam Veilig ontwerp dat er nu ligt, met middengeleiders, de meest veilige en effectieve optie is. Voorgesteld ontwerp wordt geraamd op €109.000,-. De klankbordgroep stemt na een vruchtbare discussie in met het ontwerp, maar vraagt wel aandacht voor het aanbrengen van duidelijke signalering die de automobilist wijst op een oversteekplaats.

Globaal kostenplaatje: €109.000,-

Hoewel het een flinke investering bedraagt heeft dit kruispunt op het gebied van verkeersveiligheid op school-thuisroutes de hoogste prioriteit.

Aandachtspunt in deze blijft de smalle Sittarderweg. In de vergadering van de commissie SOB van 3 september 2013 werd dan ook verzocht om de mogelijkheden nog eens kritisch te bekijken. We komen hierbij tot de volgende opties:

Verbreding: Hiertoe zal 2 meter grond, over een lengte van ca. 55 meter aangekocht moeten worden van de eigenaar van het naastgelegen parkeerterrein. Er zijn voor- en nadelen te benoemen voor deze verbreding (aangegeven middels + en - tekens):

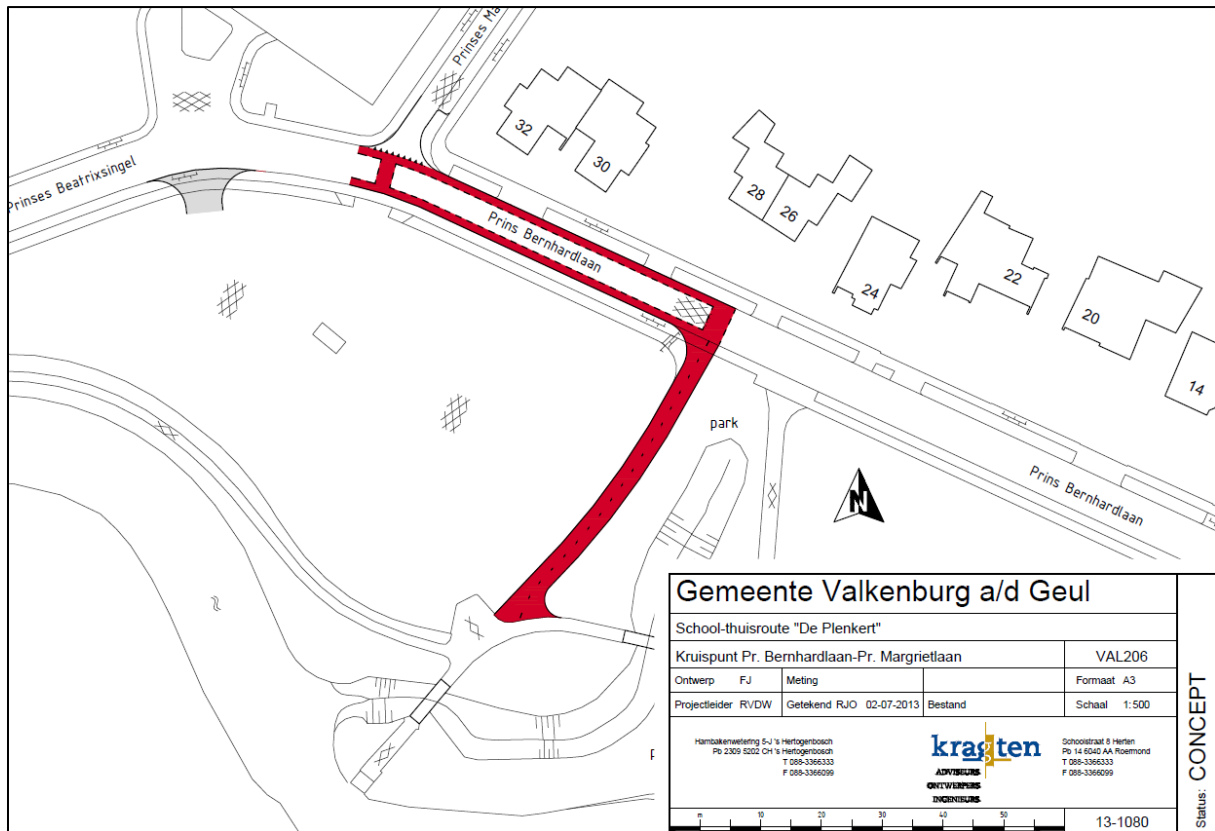
- + De eigenaar van de grond is bereid de grond te verkopen voor €75,- per m², totaal ca. €8250,-;
- + Er ontstaat meer ruimte, waardoor automobilist en fietser zich naast elkaar kunnen bewegen;
- + Elke weggebruiker weet welke ruimte voor hem of haar bestemd is;
- Doordat er meer ruimte ontstaat, zal de snelheid van gemotoriseerd verkeer toenemen;
- Doordat het onderste deel Sittarderweg “opener” wordt en de doorkijk in de gehele straat groter wordt, is het risico aanwezig dat het aandeel sluipverkeer en de overlast voor bewoners toeneemt.
- Behalve grondaankoop zullen ook investeringen gedaan moeten worden voor aanverwante werkzaamheden: kappen en herplanten (gedeelte) bestaande bomenrij, verplaatsen hekwerk, gereedmaken ondergrond

Afsluiting: Door het onderste deel van de Sittarderweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, komt de volledige beschikbare ruimte ten gunste van langzaam verkeer.

- + Brede rijbaan voor langzaam verkeer;
- + Geen conflicten meer met gemotoriseerd verkeer;
- + Goedkoopste oplossing;
- + Verdere afname sluipverkeer door de Sittarderweg;
- De bewoners uit het Valkplan kunnen uitsluitend uitrijden via de Spoorlaan, er is dus een aantal bewoners dat (beperkt) moet gaan omrijden, dit moeten ze overigens in de huidige situatie ook. Het gaat om een dagintensiteit van ca. 250 motorvoertuigen;

De meest veilige optie en voor de fietsers en voetgangers is het volledig afsluiten voor gemotoriseerd verkeer van het onderste deel van de Sittarderweg. Dit is tevens de goedkoopste oplossing, maar wel de minst wenselijke voor de bewoners van de Valk. Het verbreden van de Sittarderweg is eveneens een goede, veilige oplossing, maar brengt wel nog extra kosten met zich mee. Tevens ontstaan er mogelijk nieuwe knelpunten voor wat betreft sluipverkeer en snelheid.

Prinses Margrietlaan/Prins Bernhardlaan



De kracht van één herkenbare, veilige schoolroute zit in het feit dat de diverse soorten verkeer van elkaar gescheiden worden. Er komt echter een punt waar verkeer uiteindelijk samenkomt: op het eindpunt. De fietsers/voetgangers komen via de Prinses Margrietlaan uit op de Prins Bernhardlaan, ter hoogte van de inrit van het parkeerterrein. Dit is potentieel een conflictsituatie.

Het voorstel is dan ook om de inrit van het parkeerterrein te verleggen, gespiegeld aan de ingang van het parkeerterrein aan de overzijde. Zodoende wordt autoverkeer en langzaam verkeer alsnog uit elkaar uitgehaald. Om het Odapark niet onnodig aan te tasten door er fietsers doorheen te sturen, maar fietsers ook geen confrontatie te laten krijgen op het parkeerterrein is er in bovenstaand ontwerp voor gekozen om langs de zijde van het parkeerterrein een dubbelzijdig fietspad aan te leggen. Voetgangers kunnen oversteken bij een zebra (t.h.v. huisnummer 32) en gaan dan door het park. Ze ontmoeten "de fietser" zodoende pas bij het voetgangersbruggetje dat over de Geul heengaat. Daar moet de fietser afstappen en zijn weg te voet vervolgen tot aan het schoolplein.

Er is instemming met het voorliggende ontwerp. Uitdrukkelijke wens/aandacht is er wel voor de Prins Bernhardlaan. De snelheid van 50 km/uur in combinatie met m.n. parkerende/halterende touringcars kan tot onoverzichtelijke situaties leiden en zodoende gevaarlijk zijn. Een oplossing in deze zou zijn om ter hoogte van het Odapark een stopverbod in te stellen, zodat het uitzicht niet langer wordt belemmerd. Eveneens werd er geopperd om te kijken naar alternatieve locaties om de touringcars te laten parkeren/laden-lossen: bijv. het parkeerterrein aan de Prinses Margrietlaan. Aanvullend wordt er geopteerd om het kruispuntplateau nog iets verder te verhogen, nu wordt verkeer helemaal niet geremd, terwijl het een schoolomgeving betreft waar overigens ook veel kinderen spelen.

Globaal kostenplaatje: €40.000,- (+ verhogen kruispuntplateau €15.000,-)

Wensen

Onderstaande punten vallen buiten de als zodanig benoemde schoolroute. Deze locaties blijven wel als aandachtspunt voor schoolroutes bestaan:

- Vrijliggende fietsvoorzieningen op de Prinses Beatrixsingel;
- Een oplossing voor parkerende touringcars in de omgeving Valkenier;
- Aanpassing van het kruispunt Cremerstraat/Broekhem/Koningswinkelstraat;
- Fysieke aanpassing van de aansluiting van de fietspaden Beekstraat op de rotonde Beekstraat.

6. Aanbestedingen

Meervoudig onderhandse aanbesteding. Indien voorgelegde maatregelen akkoord zijn, verzoeken wij u of we de aanbestedingsprocedure reeds mogen opstarten. Een en ander uiteraard onder voorbehoud van kredietvotering tijdens de behandeling van de voorjaarsnota. Hoe sneller er gestart kan worden met de uitvoering hoe meer profijt schoolgaande kinderen er ook al van hebben in de tijdelijke huisvestingssituatie op de St. Josephschool.

7. Financiën

Voor de geadviseerde maatregelen is een globale kostenberekening gemaakt op basis van eenheidsprijzen.

Parallelweg/ Jos Maenenstraat - Cremerstraat/Spoorlaan:	€23.000,-
Spoorlaan/Sittarderweg:	€59.000,-
Sittarderweg/Broekhem/Prinses Margrietlaan:	€109.000,-
Prinses Margrietlaan/Prins Bernhardlaan:	€55.000,- +
	€246.000,-

Het totaal aan maatregelen wordt derhalve geraamd op afgrond: **€250.000,-**

Dit bedrag van €250.000,- is opgenomen in de cijfers van de voorjaarsnota.

Indien wordt gekozen voor verbreding van de Sittarderweg (d.m.v. grondaankoop) dient nog eens rekening gehouden te worden met ca. €15.000,-. Totaalbedrag wordt dan geraamd op afgerond **€265.000,-** (246.000 + 15.000 = 261.000, afgerond 265.000).

Er is een aanvraag gedaan voor provinciale subsidie, deze aanvraag is helaas niet gehonoreerd.

8. Communicatie

Er is reeds een brede betrokkenheid gevraagd door de scholen en ouders van schoolgaande kinderen. Met een vertegenwoordiging van deze groep mensen, de klankbordgroep, is in goed onderling overleg toegewerkt naar het advies dat nu voor ligt ter besluitvorming.

Ook wordt er nog gesproken met een groep bewoners van het Valkplan.

Voor de te nemen verkeersbesluiten (vrachtverbod, evt. afsluiten onderste deel Sittarderweg voor autoverkeer) geldt dat deze gepubliceerd moeten worden en er een bezwarentermijn geldt van 6 weken.

Voor de tijdelijke situatie, huisvesting op St. Joseph, is er reeds een groep van ouders, scholen en gemeente opgestart om te kijken welke verbeteringen er nog mogelijk zijn voor het overbruggingsjaar. Evt. acties die hieruit volgen maken geen onderdeel uit van deze nota.



9. Afwegingen en Advies

Genoemde maatregelen zijn een kwaliteitsimpuls voor de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen en jeugd, maar hebben zonder twijfel bredere effecten voor de verkeersveiligheid. Met deze duurzaam veilige maatregelen worden knelpunten opgelost waar ook reeds eerder klachten over waren. Wij adviseren u dan ook om in te stemmen met voorliggende maatregelen.

Voor wat betreft het knelpunt Sittarderweg is het advies om in te stemmen met het afsluiten van het onderste, smalle deel, voor gemotoriseerd verkeer. Dit is de veiligste én goedkoopste oplossing en al met al het best passend in een veilige schoolroute.

Indien voorgelegde maatregelen akkoord zijn, verzoeken wij u of we de aanbestedingsprocedure reeds mogen opstarten. Een en ander uiteraard onder voorbehoud van kredietvotering tijdens de behandeling van de voorjaarsnota.

10. Bijlagen

- adviesrapport Kragten

Het college van burgemeester en wethouders van Valkenburg aan de Geul,

L.T.J.M. Bongarts
algemeen directeur/gemeentesecretaris

Drs. M.J.A. Eurlings
burgemeester



De raad van de gemeente Valkenburg aan de Geul,

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders de dato 7 april 2015;

Gehoord de raadsadviescommissie Stedelijke Ontwikkeling en Beheer de dato 21 april 2015

B e s l u i t :

- Het college de opdracht te geven tot het nemen van een verkeersbesluit om het smalle onderste gedeelte van de Sittarderweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.
- In te stemmen met voorgestelde infrastructurele maatregelen op de school-thuisroute.
- In te stemmen met het opstarten van de aanbestedingsprocedure, onder vermelding dat de opdrachtverlening plaatsvindt onder voorbehoud van kredietvotering door de raad.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van 11 mei 2015.

De raad voornoemd,

A.M. Hoeberigs
griffier

Drs. M.J.A. Eurlings
voorzitter

Agenda nr.: 9
Registratie nr.: 150511.05